―

BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 12 marca 1933 | NR. 7

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. **204.415**. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Józef Kunert L. S. C.



J. KUNERT.

GDYNIA I RYNKI BAŁTYCKIE

Polska, budując port gdyński, miała na celu usamodzielnienie swego handlu zagranicznego, w pierwszym rzędzie z państwami zachodnio- i północno-europejskiemi. Ważną rolę odgrywała tu również konieczność bezpośredniego dostępu na rynki państw bałtyckich, przedstawiające duże możliwości dla naszego eksportu, jak również będące często najkorzystniejszem źródłem zakupu surowców i wyrobów importowanych do naszego kraju. Również, tworząc naszą flotę handlową, mieliśmy w pierwszym rzędzie na celu stworzenie dogodnych połączeń pod własną banderą z państwami bałtyckiemi i pierwszą linją regularną „Żeglugi Polskiej" była linja bałtycka, łącząca Gdynię i Gdańsk z Rygą, Tallinnem i Helsingforsem.

Nasz handel z krajami bałtyckiemi odgrywa obecnie ważną rolę w naszym handlu morskim i mimo spadku obrotów, który uwydatnił się w ostatnim czasie, spowodowany kryzysem, nie ulega wątpliwości, że w przyszłości wymiana towarowa będzie tu bardzo ożywiona. Saldo naszego bilansu handlowego z krajami bałtyckiemi jest zawsze dodatnie i rzecz charakterystyczna, że pomimo spadku wartości naszego wywozu na rynki bałtyckie w r. 1931, ilościowo, za wyjątkiem Łotwy, wykazywał on tendencję zwyżkową. Ilustrują to poniższe zestawienia:

Handel zagraniczny Polski z krajami bałtyckiemi:

	1931 (w tonach)		1930	
	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz
Finlandja	633.106.6	3.101,5	552.515,8	4.739
Estonja	81.163.9	2.276,1	47.414.3	5.450.6
Łotwa	549.941,7	4.162	810.236,8	7.733,2
Litwa	173.303.3	1.704,3	155.364,7	1.366

	1931 (w milj. złotych)		1930	
	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz
Finlandja	22.733	946	39.620	1.545
Estonja	6.328	1.602	11.719	3.024
Łotwa	30.506	3.166	67.327	6.476
Litwa	6.184	226	7.547	298

Gdynia, będąc naturalną drogą naszej wymiany towarowej z państwami bałtyckiemi, stała się szybko ważną pośredniczką w stosunkach handlowych Polski z rynkami bałtyckiemi. W roku 1931 — 45% naszego handlu zagranicznego z państwami bałtyckiemi przeszło przez port gdyński, przyczem 85% wymiany towarowej Polski z Estonją, 55% z Finlandją i 33% z Łotwą. Obroty z krajami bałtyckiemi wynosiły 11,9% ogólnych obrotów towarowych Gdyni w r. 1931 i 7,8% w r. 1932. Spadek obrotów, który nastąpił w r. 1932, ma charakter raczej chwilowy i konjukturalny i wraz z poprawą stosunków ogólno-gospodarczych obroty Gdyni z portami bałtyckiemi osiągną niewątpliwie znacznie wyższy poziom. Już obecnie przywóz z państw

bałtyckich via Gdynia stale wzrasta, przyczem oprócz ładunków importowych rozwija się również tranzyt. Udział państw bałtyckich w obrotach towarowych portu gdyńskiego przedstawia się następująco:

	1932	(w tonach)	1931	
	Wywóz	Przywóz	Wywóz	Przywóz
	via Gdynia		via Gdynia	
Finlandja	289.813.3	6.889,3	351.198,9	2.525.6
Estonja	16.953,8	2.512,4	70.005,7	1.611.8
Łotwa	85.554,9	—	183.243,7	250.8
Litwa	8.066,8	355,1	21.368	—
	400.388,8	9.756,8	625.814,3	4.388.2

W obrotach tych, które mają wybitnie eksportowy charakter, zasadniczą rolę odgrywa wywóz węgla, którego wywieziono przez Gdynię na rynki bałtyckie, w ostatnich latach, następujące ilości:

	1932	1931	1930
Finlandja	285.776,5 ton	347.899,7 ton	190.053 ton
Estonja	15.831 ton	64.022,5 ton	9.621 ton
Łotwa	76.840 ton	172.003 ton	122.675 ton
Litwa	8.066 ton	21.368 ton	1.579 ton
	386.513,5 ton	605.293,2 ton	323.928 ton

Jak z powyższych cyfr widać, spadek wywozu węgla spowodował również spadek ogólnych obrotów Gdyni z państwami bałtyckiemi w r. 1932. Poza węglem przechodzą przez Gdynię do państw bałtyckich większe ilości cukru, ryżu i mąki ryżowej, makuchów, klepek, żyta, wikliny i obręczy wiklinowych, bieli cynkowej, nawozów sztucznych, rur żeliwnych, cementu, kości itd. W ostatnich latach eksport niektórych z wyżej wymienionych artykułów, jak cukru, zboża, ryżu i rur zmniejszył się znacznie, co przypisać należy wpływom kryzysu oraz ograniczeniom importowym, wprowadzonym przez państwa bałtyckie. Pomimo tego eksport nasz utrzymuje się na dość wysokim poziomie i obejmuje obecnie węgiel, cukier, nawozy sztuczne, sanitarja, sól, sodę, benzynę, bale dębowe, wiklinę i obręcze wiklinowe, mąkę i otręby, biel cynkową itd., przyczem coraz więcej ładunków drobnicowych kieruje się do państw bałtyckich przez Gdynię.

W imporcie z krajów bałtyckich sprowadzamy przez Gdynię w większych ilościach papier, tekturę i wyroby papierowe, celulozę oraz złom. Pozatem obroty importowe mają wybitnie drobnicowy charakter.

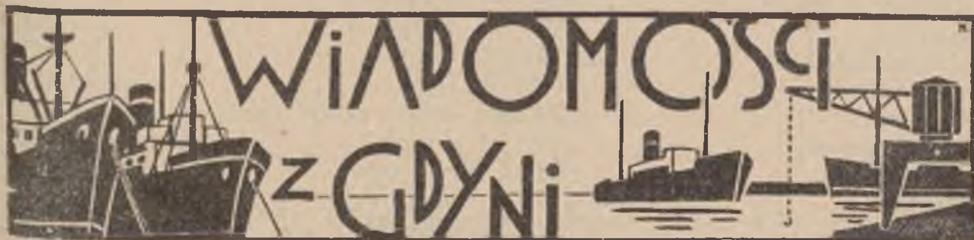
Doniosłe znaczenie dla naszego portu posiada rozwijająca się stale wymiana tranzytowa z państwami bałtyckiemi. Przez Gdynię przechodzą do portów bałtyckich rury i sanitarja z Czechosłowacji, cebula z Węgier, winogrona z Rumunji oraz duże ilości ładunków drobnicowych z powyższych krajów. Z państw bałtyckich kierują się na Gdynię ładunki papieru, tektury, wyrobów papierowych i celulozy z przeznaczeniem do portów Morza Śródziemnego. Dzięki bezpośrednim połączeniom okrętowym, jakie posiada Gdynia z portami Morza Śródziemnego, z Jaffą, Haifą, Aleksandrją, Istanbulem etc., ła-

dunki te przeładowywane są w naszym porcie i rozchodzą się do miejsc przeznaczenia na statkach linij skandynawskich, utrzymujących stałą komunikację z Gdyni do wyżej wymienionych portów.

Mówiąc o obrotach Gdyni z państwami bałtyckiemi podkreślić należy ważną rolę, jaką odgrywa tu linja regularna „Żeglugi Polskiej", łącząca Gdynię i Gdańsk z portami bałtyckiemi: Tallinnem, Helsingforsem i Rygą. Dzięki linji tej Gdynia odgrywać może tak znaczną już rolę w naszym handlu zagranicznym z państwami bałtyckiemi oraz staje się powoli portem przeładunkowym i rozdzielczym w tranzycie omawianych krajów.

Linja bałtycka „Żeglugi Polskiej" utworzona została 1 kwietnia 1930 roku. Komunikację regularną utrzymywały z początku statki „Tczew" i „Chorzów", które odwiedzały w rejsach kolejno wszystkie trzy wyżej wymienione porty bałtyckie oraz Gdańsk i Gdynię, przyczem poszczególny rejs trwał 4 tygodnie. Po nabytem doświadczeniu, utworzono następnie 2 odrębne linje, kierując s/s „Chorzów" co 2 tygodnie na linję: Gdynia/Gdańsk — Tallinn — Helsingfors oraz s/s „Tczew" co 2 tygodnie na linję Gdynia/Gdańsk — Ryga.

Zima r. 1931 oraz ciężkie warunki nawigacyjne w tym okresie, tak w Zatoce Fińskiej jak i w Zatoce Ryskiej wyłoniły konieczność budowy dla linji bałtyckiej nowych statków, dostosowanych do żeglugi w lodach. W lecie 1931 r. zamówiono w tym celu 2 nowe parowce w stoczni w Nakskov, które skierowano na linję bałtycką na początku roku 1932. Są to statki „Śląsk" i „Cieszyn", każdy po 1515 TDW. W roku 1931 zawarto również porozumienie z towarzystwem żeglugowem fińskiem „Finska Angfartygs A/B" w Helsingfors, które do maja 1931 r. konkurowało z „Żeglugą Polską" na linji Gdynia — Gdańsk — Helsingfors. Od maja 1931 r. nawiązana została współpraca miedzy konkurującemi towarzystwami, przyczem zapewniono częstszą obsługę Tallinna i Helsingforsu, wprowadzając połączenie z Gdynią i Gdańskiem co tydzień, zamiast, jak poprzednio, co 2 tygodnie. Linja ta ma obecnie duże znaczenie dla naszych stosunków handlowych z rynkami bałtyckiemi oraz dla rozwoju Gdyni.



OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO W LUTYM BR.

Zamorski obrót towarowy w lutym br. utrzymał się w normach styczniowych. Wyniósł on 405.090 t wobec 413.993 t w miesiącu zeszłym. W stosunku do lutego ub. roku obrót w miesiącu sprawozdawczym jest zgórą o 100 tys. t. większy. Biorąc pod uwagę pozycję przywozu i wywozu stwierdzić należy, że w przywozie nastąpiła mała zwyżka, natomiast wywóz zmniejszył się w niewielkim stopniu.

Z całego przywozu, wynoszącego 47.166 t (43.610 t) zanotować trzeba zwyżkę takich towarów jak: kawa, kakao i herbatę łącznie — 4.387 t wobec 1.437 t w miesiącu zeszłym (w pozycji tej mieści się również kawa brazylijska, jaka nadeszła w dn. 16 lutego na s/s Uba; fosforyty — 6.817 t (1.000 t), złom żelazny — 14.182 t (11.780 t), i miedź 122 t (64 t), oraz zniżkę takich ładunków jak: owoce świeże — 1.619 t (2.211 t), tytoń — 246 t (1.723 t), śledzie — 1.384 t (1.509 t), skóry — 389 t (1.415 t), nasiona oleiste — 2.034 t (7.260 t) i garbniki — 813 t (1.104 t).

Inne towary utrzymały się w granicach miesiąca poprzedniego. ponadto w lutym pojawiły się znowu poraz pierwszy w roku bieżącym piryty — 1.615 t.

W całym wywozie, wynoszącym 357.924 t (368.383 t) wyróżnić należy znaczną pozycję nawozów azotowych 4.787 t i szyn kolejowych 1.029 t. Oba te towary ukazały się w roku bieżącym poraz pierwszy. Towary takie jak cukier, makuchy, bale i słupy telegraficzne, węgiel wykazały nieznaczny spadek. Znacznej zniżce uległy ładunki desek i łat — 3.874 t (13.188 t).

Omawiany obrót szczegółowo ilustruje następujące zestawienie:

Przywóz (w tonach)		Wywóz (w tonach)	
owoce suszone	941	ryż łuszcz.	25
owoce świeże	1.619	warzywa	43
orzechy i migdały	134	owoce świeże	70
korzenie	48	cukier	4.071
kawa, kakao, herbata	4.387	napoje alkohol.	332
tytoń	246	bekony	3.414
napoje alkoholowe	6	wędliny	365
śledzie	1.384	drób bity	13
fosforyty	6.817	jaja	28
tomasyna	2.900	makuchy	1.271
tłuszcze surowe	480	melasa	12
skóry	389	kości itp.	254
nasiona oleiste	2.034	skóry	25
oleje i smary	48	deski i łaty	3.874
kauczuk	20	bele i słupy telegr.	1.927
wyr. gumowe	19	klepki	238
garbniki	813	nasiona	104
piryty	1.615	węgiel	319.533
złom żel.	14.182	bunkier	11.714
miedź	122	koks	2.333
metale różne	88	wyr. gumowe	8
wyroby stalowe	19	nawozy azot.	4.787
maszyny, apar. itd.	56	karbid	102
samochody	24	szyny kolejowe	1.029
celuloza	727	cynk	761
papier	347	blacha cynkowa	22
bawełna	3.033	wyroby stal. i żel.	103

Przywóz (w tonach)		Wywóz (w tonach)	
juta	633	papier	711
wełna	919	mater. włókniste	130
różne towary	874	różne	363
	Razem 47.166		Razem 337.924

Ruch statków w lutym br. w porównaniu do miesiąca poprzedniego uległ nieznacznej zniżce, tak co do ilości statków jak i ich tonażu. Zawinęło do portu 256 statków o pojemności 211.102 t. r. n. wobec 311 statków o pojemności 234.364 t. r. n. w styczniu; wyszło natomiast 261 statków o pojemności 220.388 t. r. n., wobec 300 statków o tonażu ogólnym 230.933 t. r. n. w miesiącu ubiegłym.

W stosunku do lutego roku zeszłego nastąpiła pod względem ruchu statków znaczna poprawa. Różnica na korzyść lutego br. wynosi 68 statków o tonażu 31.307 t. r. n. na wejściu i 73 statki o pojemności 38.084 t. r. n. na wyjściu.

Kolejność bander w lutym ukształtowała się w następujący sposób: Pierwsze miejsce zajęła, jak zwykle, bandera szwecka, drugie natomiast zajęła bandera polska, następnie idą bandery: niemiecka, duńska, norweska, amerykańska, fińska itd.

Ruch statków z uwzględnieniem udziału poszczególnych krajów ilustruje szczegółowo poniższe zestawienie:

Polska	33	34.983	36	45.487
W. M. Gdańsk	1	555	1	555
Anglja	2	3.394	2	3.394
Brazylja	1	3.373	1	3.373
Czechosłowacja	3	663	4	766
Danja	41	32.521	41	33.472
Estonja	10	5.447	10	5.447
Finlandja	5	7.253	6	4.358
Francja	2	1.831	2	1.831
Grecja	4	9.216	2	4.249
Holandja	3	1.897	3	1.897
Litwa	1	612	1	612
Łotwa	4	3.339	3	2.074
Niemcy	59	33.024	56	33.326
Norwegja	22	16.822	23	17.214
Rumunja	1	2.803	1	2.803
St. Zjedn. Am.	3	9.773	3	9.773
Szwecja	61	43.576	65	49.234
Węgry	—	—	1	2.523
Razem	256	211.102	261	220.388

Ruch pasażerski, rzecz zrozumiała, nie osiągnął cyfry zadawalającej. Przyjechało w lutym 130 osób w tem 118 ze Stanów Zjedn. Am., 1 osoba z Danji, 5 — z Finlandji. 4 — z Holandji i 2 — via Gdańsk.

Wyjechało z Gdyni 214 osób do Stanów Zjednoczonych Am., 14 osób do Anglji, 1 — do Danji, 2 — do Norwegji i 14 — via Gdańsk.

Ruch ogólny wyniósł zatem liczbę 376 osób, co w porównaniu do stycznia br. (331 osób) daje pewną zwyżkę, natomiast wobec lutego ub. roku stanowi spadek o 158 osób.

RYNEK FRACHTOWY W MIESIĄCU LUTYM.

Sytuacja na rynku frachtowym w lutym pozostawiała wiele do życzenia. Mimo, że nie było żadnych trudności lodowych, ruch towarowy w Gdyni i Gdańsku na skutek małej podaży ładunków zmniejszył się.

Anglja. Frachtowanie do Anglji było bardzo mało ożywione. Statki linjowe do Londynu, Hull i Zach. Anglji miały dostateczną ilość ładunku. Należałoby jednak również podkreślić pewną zniżkę frachtów. Poza linjowego, statkami zafrachtowano z Gdańska następujące statki:

Fiński statek 600 std. do Londynu, mieszany ładunek drzewa,
niemiecki statek 300 std. do Hull, mieszany ładunek drzewa,
łotewski statek 600 std. do Ibswich pod ład. zboża, mąki i drzewa.

Zafrachtowano z Gdyni następujące statki:

niem. statek 400 std. do Hull D. B. B. 31/— za std. gross,
niem. statek 800 std. częśc. ład. do Grimsby D. B. B. 31/— za std. gross
duński statek 630 std. do Londynu D. B. B. 26/— za std. net,
łotewski statek 1000 std. do Garston 36/— za std. net.

Holandja. Podaż ładunków zboża do Holandji zmniejszyła się w mies. sprawozdawczym. Za zboże ciężkie luzem płacono do Rotterdamu lub Amsterdamu stawkę Hfl. 2.60. Zafrachtowano pozatem jeden ładunek pszenicy kontyngentowej dla Niemiec w wysokości 1.200 ton po stawce Hfl. 2,40 za tonę. Stawki frachtowe na drzewo pozostały bez zmiany. Należałoby zauważyć kontrakt, jaki zawarł łotewski statek 190 std. z Gdańska do Amsterdamu po bardzo niskiej stawce Hfl. 12.50 za std. Niemiecki statek 1.200 ton zafrachtowano pod pełny ładunek podkładów dębowych do Dordrecht po Hfl. 3.— za load.

Belgja. Ładunki zboża w tym kierunku były bardzo ograniczone. Statki linjowe natrafiały na trudności przy otrzymaniu dostatecznego ładunku i musiały często zabierać ładunki do innych belgijskich portów. W lutym zafrachtowano — załadowanie początek marca — polski statek 1.200 ton pod ładunek 900 ton jęczmienia. przyczem jako kompletunek zakontraktowano partję drzewa na normalnych warunkach.

Bardziej ożywiony był ruch do Gandawy. Do tego portu zafrachtowano niemiecki statek motorowy 300 t. oraz niemiecki parowiec 1000 t. oba pod ładunki drzewa dębowego. Stawki dla okrąglaków 7/— w złocie. dla tarcicy 6/6 w złocie za cbm.

Francja. Podaż ładunków, jak zwykle bardzo ograniczona. Zafrachtowano jedynie poza statkami linjowemi jeden duński statek, który ładował małe partje zboża i głównie DBB z Gdańska do Rouen. Statki linij regularnych odczuwały brak ładunku.

Danja. W miesiącu sprawozdawczym przeszły przez Gdańsk tylko małe partje zboża do Danji. Liczni eksporterzy wstrzymali swoje sprzedaże eksportowe ze względu na lepszą konjukturę wewnętrzną i złe ceny eksportowe.

Za częściowe partje do duńskich portów, położonych nie wyżej jak Aarhus, płacono 6/6 w papierze wzgl. Hfl. 2,80 za tonę z odpowiedniemi dopłatami do frachtu przy skierowaniu ładunku do Aalborg, Fredrikshavn lub Linfjord.

Niemcy. Na skutek podwyżki cen od 1. III. br. popyt na tonaż w miesiącu lutym głównie w II połowie lutego zwiększył się. Podaż tonażu linjowego nie wystarczała w zupełności i zakontraktowano następujące statki:

niem statek 1000 ton pod ładunek pszenicy kontyngentowej do Bremy, stawka frachtowa nieznana,

niemiecki żaglowiec pod ładunek 150 ton makuchów z Gdyni do Szczecina po stawce RM 5,— za tonę.

SYTUACJA GOSPODARCZA W GDYNI W LUTYM 1933 r.

Sytuacja gospodarcza w miesiącu lutym br. nie doznała poprawy. Na rynku pieniężnym panowała nadal ciasnota, przy dużem zapotrzebowaniu gotówki. Z powodu spadku obrotów, kupiectwo znajdowało się w szczególnie ciężkiem położeniu, tak, że przyznanie mu średnioterminowego kredytu, o który się stara, jest uzasadnione i celowe. —

W lutym br. zaprotestowano w Gdyni ogółem 699 sztuk weksli na sumę zł 192.934.46. w tem 2 weksle zagraniczne na sumę zł 284,25. W stosunku do miesiąca poprzedniego nastąpiło zmniejszenie się protestów, ilościowo o 159 sztuk, a sumarycznie o zł 140.485,41. Tutejsze instytucje kredytowe skupiły w lutym walut oraz dewiz na łączną kwotę zł 2.630. tys.

Na rynku wkładów nastąpiło, w porównaniu z poprzedniemi miesiącami. uspokojenie i wszystkie instytucje kredytowe w Gdyni wykazały wzrost wkładów. W związku z moratorjum, ogłoszonem dla banków amerykańskich. nastąpił popłoch wśród posiadaczy wkładów dolarowych, które zamieniano szybko na wkłady w złotych.

W handlu obroty były bardzo słabe, co spowodowane zostało okresem międzysezonowym. Z artykułów spożywczych uległy zniżce konserwy warzywne i owocowe, z powodu nierozsprzedania nagromadzonych zapasów. Zwyżkowała natomiast mąka pszenna i żytnia, na skutek mocnej tendencji cen na odnośne gatunki zbóż.

W przemyśle sytuacja bez zmiany.

W miesiącu lutym złowiono 1.514,9 ton ryb morskich o wartości ca. zł 112.000. Większość połowów składała się ze szprotów.

Rejestr Państwowego Urzędu Pośrednictwa Pracy wykazywał na dzień 28 lutego br. 8.954 bezrobotnych, z czego w okręgu gdyńskim 4.474 osób. wobec 4.321 w dniu 31 stycznia 1933 r.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W miesiącu lutym br. statki 4 polskich przedsiębiorstw żeglugowych przewiozły ogółem 72.773,5 ton towarów (bez importu z Anglji), z czego 60.048,5 ton w eksporcie z Polski, 6.130 ton w imporcie z Polski oraz 6.597 ton w przewozie między portami zagranicznemi. W porównaniu z poprzednim miesiącem, przewozy utrzymały się na tym samym poziomie (73.930 ton w styczniu).

Z poszczególnych przedsiębiorstw „Żegluga Polska" przewiozła ogółem w lutym 32.787 ton, „Polbryt" 4.318 ton (bez importu z Anglji), „Polskarob" 34.811 ton i Linja Gdynia—Ameryka 859 ton.

„Żegluga Polska" S. A. Trampy „Żeglugi Polskiej" przewiozły w lutym br. ogółem 24.546 ton, z czego 19.773 ton w eksporcie z Polski, 2.400 ton w imporcie do Polski i 2.373 ton w przewozie między portami zagranicznemi. W wywozie z kraju przewożono większe ilości węgla. szyn i drzewa, w przywozie tomasówkę, a w przewozie między portami zagranicznemi węgiel.

Ogółem odbyto 12 podróży, zawijając do portów: Chalkis, Londyn. Dordrecht, Sunderland, Göteborg, Vejle, Stockholm, Kristiansands, Amsterdam, Antwerpja i Gandawa.

Na linjach regularnych „Żeglugi Polskiej" przewieziono w lutym ogółem 8.241 ton towarów, z czego 3.492 ton w eksporcie z Polski, 3.211 ton w imporcie do Polski i 1.538 ton w przewozie między portami zagranicznemi. Ogółem odbyto 8 podróży, zawijając do portów. Gdynia, Gdańsk, Tallinn, Helsingfors, Antwerpja i Rotterdam.

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. Statki „Polbrytu" przewiozły w lutym br. ogółem 4.318 ton towarów w eksporcie z Polski do Anglji, przyczem z Gdyni zabrano 2.757 ton, z Gdańska 1.561 ton.

Z poszczególnych towarów wywiezionych do Anglji, największe ilości przypadają na: bekony i szynki, drzewo, parafinę i mąkę. — W styczniu przewieziono w imporcie z Anglji do Polski 1.666 ton towarów, z czego 1.247 ton do Gdańska i 419 ton do Gdyni.

„Polskarob" Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe S. A. W miesiącu lutym statki „Polskarob" przewiozły ogółem 34.811,5 ton węgla w eksporcie z Polski, z czego do Szwecji 16.722,5 ton, do Norwegji 15.239 ton i do Holandji 2.850 ton. Pomiędzy obcemi portami przewieziono w lutym 2.686 ton.

Ogółem odbyto w miesiącu sprawozdawczym 12 podróży, zawijając do portów: Gdynia, Göteborg, Kristiansand, Oxelösund, Norrköping, Amsterdam, Oslo i Drammen.

Linja Gdynia—Ameryka, P. T. T. O. Statki Linji Gdynia—Ameryka odbyły w lutym 2 podróże, jedną do Ameryki i jedną z Ameryki do Europy. W podróżach tych przewieziono ogółem 320 pasażerów, 1.266 worków poczty oraz 859 ton towarów.

ZMIANA W OPŁATACH PORTOWYCH.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, że celuloza z grupy C. została przeniesiona do grupy B., będzie zatem płacić nie zł 0,75 jak dotychczas, lecz zł 0,50 od każdej przeładowanej tony.

LINJE REGULARNE „ŻEGLUGI POLSKIEJ".

Linja Bałtycka. która była zaczątkiem linij regularnych. została uruchomioną 1 kwietnia 1930 roku za pomocą statków „Chorzów" i „Tczew". Każdy ze statków w okresie 4-tygodniowym obsługiwał porty: Gdynię, Gdańsk. Rygę, Tallinn, Helsingfors, zapewniając w ten sposób 2-tygodniową komunikację między temi portami.

W październiku 1930 r. Linja Bałtycka została rozdzieloną na ryską i estońsko-fińską. — Pierwsza z nich: Gdynia Gdańsk — Ryga była obsługiwana za pomocą statku „Tczew", druga zaś Gdynia Gdańsk — Tallinn — Helsingfors za pomocą s/s „Chorzów". Każdy ze statków wykonywał całkowity rejs w 2 tygodniach.

Od maja 1931 r., na zasadzie porozumienia z fińską Angfartygs A B w Helsingforsie, na linji Gdynia/Gdańsk — Tallinn — Helsingfors został postawiony obok s/s „Chorzów" statek tego towarzystwa „Poseidon", dzięki czemu została stworzona na tej linji tygodniowa komunikacja.

1-go stycznia 1932 r. została skasowana linja ryska z powodu znacznego zmniejszenia się obrotów towarowych Łotwy z zagranicą pod wpływem silnego kryzysu.

W tym samym czasie została założona linja rotterdamska, na której początkowo zaczął kursować s/s „Chorzów", nie mogący chodzić do zatoki fińskiej z powodu lodów i zastąpiony przez s/s „Tczew".

Po wybudowaniu s/s „Śląsk" (15 stycznia 1932 r.) i s/s „Cieszyn" (15 lutego 1932 r.) statki te zaczęły kursować na linji Rotterdam — Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Helsingfors. — Poszczególny rejs trwa 28 dni.

Z dniem 1 czerwca 1932 r. s/s „Śląsk" i s/s „Cieszyn" zaczęły zawijać dodatkowo do Antwerpji.

Obecny układ linji przedstawia się następująco:

Linja: Antwerpja — Rotterdam — Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Helsingfors; statki: s/s „Śląsk" i s/s „Cieszyn".

Każdy z portów obsługiwany jest przez te statki co 14 dni.

Na linji: Gdynia — Gdańsk — Rotterdam kursuje dodatkowo co 2 tygodnie s/s „Tczew", zaś na linji Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Helsingfors co 14 dni s/s „Poseidon".

WALNE ZEBRANIE ZW. ARMATORÓW POLSKICH.

Odbyło się w Gdyni walne zgromadzenie Związku Armatorów Polskich, na którem dokonano wyborów nowego zarządu. Prezesem zarządu na miejsce śp. Michała Benisławskiego wybrany został dyrektor zarządzający „Żeglugi Polskiej" i dyrektor Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego p. Feliks Kollat. Wiceprezesem zarządu wybrano p. Czesława Raczewskiego z Polsko-Skandynawskiego Tow. Transportowego „Polskarob", do zarządu weszli poza tem pp.: Leszczyński i Jacynicz z Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego, dr. Darski z „Żeglugi Polskiej", Czajewski z „Polskarob", a zastępcami zostali wybrani p. Finowicki z P. B. T. O. i Tokarski z „Żeglugi Polskiej".

POSIEDZENIE RADY TECHNICZNEJ DLA SPRAW MORSKICH.

Dnia 10 bm. obradowała w sali konferencyjnej Urzędu Morskiego pod przewodnictwem profesora Politechniki Warszawskiej inż. Rodowicza Rada Techniczna do spraw morskich. W obradach wzięli udział pp.: prof. Politechniki Warszawskiej inż. Suchowiak, naczelnik Wydziału Portowego M. P. i H. Radzimiński, inż. Bomas i inż. Jaworski z Departamentu Morskiego M. P. i H., dyr. Urzędu Morskiego inż. Łęgowski, naczelnik Wydziału Budowy Portu inż. Wenda, naczelnik Wydziału Technicznego inż. Szawernowski, naczelnik Wydz. Administracji Wybrzeża inż. Garnuszewski, oraz inż. Rygiel i inż. Łabuć z Urzędu Morskiego. Tematem obrad była sprawa wykończenia budowy Basenu Prezydenta w porcie gdyńskim. Po obradach uczestnicy

udali się holownikiem do portu celem obejrzenia terenu przyszłych robót.

PREFERENCYJNE CŁA MORSKIE.

W nr. 9 „Polski Gospodarczej" ukazał się artykuł p. K. Jeziorańskiego pt. „Wpływ ceł morskich na import przez porty polskie", który oświetla źródłowo rolę, jaką odegrały preferencyjne cła morskie, wprowadzone rozporządzeniem Min. Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa z dn. 19. XII. 1931 r. w sprawie częściowej zmiany taryfy celnej. Dnia 15 stycznia br. minął rok od daty wejścia w życie powyższego rozporządzenia. W perspektywie tego roku autor analizuje rezultaty osiągnięte przez uprzywilejowanie importu przez Gdynię i Gdańsk.

Okazuje się, że w ciągu jednego roku porty nasze potrafiły w olbrzymim odsetku przejąć import towarów objętych preferencją, które dotychczas granicą lądową, za pośrednictwem obcem, przedostawały się na terytorjum polskie, mianowicie podczas gdy w 1931 r. przez Gdynię i Gdańsk przywieziono 3 proc. zaledwie importowanych do Polski jabłek świeżych, to w 1932 r. oba porty przejęły aż 74,8% ich importu. Liczby te dla cytryn wynoszą 4% i 72%, dla pomarańczy i mandarynek 5,1% i 67,5%, dla herbaty 83% i 96%, dla kakao 57,7% i 94,3%, dla kawy 69,2% i 92,4%, dla żużli Thomasa 65.5% i 97.6%, dla juty surowej i wyczesków jutowych 0,6% i 36,9%, dla koponi Manilla 27,2% i 68,5%, dla bawełny surowej 10.4% i 35%, dla odpadków i wyczesków bawełnianych 5,5% i 26,2%, dla wełny niepranej 3,1% i 51,4%, wreszcie dla wełny pranej 1.2% i 47,8%. Poza korzyściami płynącemi ze zwiększenia importu przez porty polskie, cła preferencyjne przyczyniły się w dużym stopniu do odpowiedniego zorganizowania polskiego aparatu handlowego i finansowego, do rozbudowy urządzeń portowych koniecznych do masowego przyjęcia artykułów tych oraz do uruchomienia bezpośrednich połączeń morskich z krajami produkującemi dane artykuły. Preferencje morskie wpłynęły na uszlachetnienie obrotów przez Gdynię, co odbiło się bardzo dodatnio na teoretycznej wartości tony importowanej przez ten port.

W 1931 r. wartość tony przywiezionej do Gdyni wynosiła 210 zł, natomiast w 1932 r. tj. po wprowadzeniu preferencyjnych ceł — osiągnęła 384 zł.

ŁOTEWSKI WICEKONSULAT HONOROWY W GDYNI.

P. Minister Spraw Zagranicznych udzielił exequator p. inż. Mirosławowi Laureckiemu, dyrektorowi „Skarbopolu" w Gdyni, jako wicekonsulowi honorowemu Łotwy na obszar m. Gdyni, z siedzibą w Gdyni.

WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU FABRYKANTÓW I PRZEMYSŁOWCÓW W GDYNI.

Dnia 10 marca br. odbyło się walne zebranie Związku Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni pod przewodnictwem p. Dyr. Kawczyńskiego, na którem Zarząd złożył sprawozdanie z działalności

za r. 1931 i 1932. Działalność Zarządu, którego prezesem był p. inż. Franciszek Skąpski, szła po linji obrony interesów zawodowych przemysłu, wywalczając cały szereg ulg i prerogatyw dla przemysłu na terenie Gdyni.

Na rok 1933 wybrano ponownie prezesem Związku p. inż. F. Skąpskiego. Do zarządu weszli na rok 1933 przedstawiciele wszystkich branż przemysłowych, istniejących na terenie Gdyni, a mianowicie: przemysłu budowlanego p. inż. Śmidowicz, przemysłu budowy okrętów p. dyr. Błażejewski, przemysłu ceramicznego p. Nowacki oraz przemysłu tartacznego p. dyr. Gałczyński. Na zebraniu omawiano konieczność liberalniejszej polityki rządu w zakresie zwalniania firm gdyńskich od podatku obrotowego oraz popierania tutejszych placówek przemysłowych przez udzielanie im robót i zamówień.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W MIESIĄCU LUTYM BR.

W ub. miesiącu wydano 14 zezwoleń na budowę. Rozpoczęto roboty przy 12 budynkach mieszkalnych i 1 przemysłowym, w czem 10 będzie murowanych i 3 drewniane o łącznej kubaturze 16.328 m^3 (drewnianych 1262 m^3). W budynkach tych będzie mieszkań 28, izb mieszkalnych 114, izb niemieszkalnych 58. Koszt ogólny 407.700 zł.

Zakończono roboty przy 3 budynkach mieszkalnych i 1 przemysłowym w tem 3 murowanych i 1 drewnianym o kubaturze 1.580 m^3 (drewnianych 420 m^3). W budynkach tych jest mieszkań 9, izb mieszkalnych 20, izb niemieszkalnych 8. Koszt ogólny 37.000 zł (1 m^3 murowanych wynosi 28 zł, drewnianych — 20 zł).

OPŁATY PORTOWE W GDYNI (ciąg dalszy).

Opłaty za używanie dźwigów i urządzeń przeładunkowych.

Wysokość stawek za używanie dźwigów i urządzeń przeładunkowych w porcie gdyńskim zależna od charakteru (rodzaju) towaru przeładowanego (towary masowe lub drobnicowe) i od nośności danego dźwigu.

Urządzenia przeładunkowe (prócz dźwigów) posiadają osobny sposób obliczania należności za swą pracę.

Stawki za używanie dźwigów są następujące:

1) Za używanie dźwigów 1 i ½ — 2 i ½ tonowych płaci się:
przy towarach masowych zł 3.50 za każdą godzinę pracy
przy towarach drobnicowych zł 7.50 za każdą godzinę pracy

2) Za używanie dźwigów 3-tonowych (3 i 4) płaci się:
przy towarach masowych zł 7,— za każdą godzinę pracy
przy towarach drobnicowych zł 9,75 za każdą godzinę pracy

Stawki dla tych samych dźwigów, użytych z przekładnią wynoszą:
przy towarach masowych zł 9.75
przy towarach drobnicowych zł 12.50

3) Za używanie polipa przy ładowaniu towarów masowych stawka zwiększa się o zł 3.—.

3) Za używanie dźwigów 3-tonowych (pozostałe numery) stawka wynosi:
przy towarach masowych zł 7.—
przy towarach drobnicowych zł 9,75

Powyższe stawki odnoszą się jedynie do dźwigów portalowych, przyczem za świąteczne lub niedzielne godziny pracy normalna stawka zwiększa się o zł 2.50 za każdą godzinę.

Stawki za używanie dźwigów mostowych są następujące: (dźwigami mostowemi ładuje się tylko towary masowe, ciężkie):

za pierwsze 8 godzin zł 30.— za każdą godzinę pracy
za następne godziny do 16 zł 25.— za każdą godzinę pracy
za wszystkie godziny powyżej 16 zł 20.— za każdą godzinę pracy

Za pracę w godzinach świątecznych i niedzielnych pobiera się do normalnych stawek dodatek w wysokości zł 5.—

Przy ładowaniu dźwigami mostowemi obowiązują ponadto opłaty za przesuwy dźwigu, które wynoszą zł 0.30 za każdy metr bieżący przesuwu, przyczem ogólna z tego tytułu opłata nie może wynieść mniej niż zł 4.—.

Za użycie dźwigów 7-tonowych (nie mostowych) portalowych obowiązują te same stawki co od dźwigów 7-tonowych mostowych, tylko bez opłat za posuwy.

Za używanie urządzenia przeładunkowego (stacja bunkrowa) pobiera się po zł 60 za każdą godzinę pracy lub opłatę po zł 0.30 od każdej przeładowanej tony towaru.

Za pracę w godzinach świątecznych i niedzielnych przy pomocy stacji bunkrowej dodatek nie jest jeszcze ustalony.

Za pracę zasobnika samoważącego (pracuje łącznie z dźwigami mostowemi) pobiera się stawkę zł 0.10 od każdej przeładowanej tony towaru.

Za pracę zasobnika w godzinach świątecznych i niedzielnych pobiera się dodatek po zł 4.50 za każdą godzinę pracy.

Za używanie wind wewnątrz hangaru Nr. 3 pobiera się opłatę po zł 2.— za każdą godzinę pracy.

Opłaty za wodę.

Za wodę słodką, podaną na statki przy pomocy hydrantów, znajdujących się na poszczególnych nabrzeżach portowych, pobiera się następujące opłaty:

Za wodę do 300 t. po zł 1.10 za każdą tonę
Za wodę ponad 300 t. po zł 1.— za każdą tonę

Opłaty za prąd elektryczny.

Za używanie prądu w celu oświetlenia lokali biurowych czy komór magazynowych liczy się:

po zł 0,67 za każdą kilowatogodzinę.

Za używanie prądu, jako siły napędowej liczy się:

po zł 0,84 za każdą kilowatogodzinę.

TARYFA KOLEJOWA POLSKO-RUMUŃSKA DLA KOMUNIKACJI Z PORTAMI MORSKIEMI.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zawiadamia niniejszem, że z dniem 1 marca 1933 r. wszedł w życie dodatek VI do taryfy polsko-rumuńskiej dla komunikacji z portami morskiemi Gdynia i Gdańsk, zawierający bardzo ważne zmiany w tej taryfie.

Przedewszystkiem wprowadza dodatek aneks do taryfy, który zawiera specjalnie obniżone opłaty od stacyj portowych w Gdyni i Gdańsku na towary zbiorowe, wełnę, bawełnę oraz przędzę bawełnianą, jutową i konopną do całego szeregu stacyj rumuńskich, położonych poza Bukowiną, Besarabją i Mołdawją. Opłaty te stosuje się w drodze zwrotu po udowodnieniu przewozu najmniej 4.000 ton wymienionych wyżej towarów w ciągu roku lub także odrazu przy nadaniu w drodze kartowania, o ile ubiegająca się firma zawrze odpowiednią umowę z Dyrekcją Gdańską. Aneks ten stanowi przeciwwagę do ogłoszonych przez zarząd kolei niemieckich łącznie Towarzystwa Żeglugi na Dunaju w ramach niemieckiej taryfy SD 4 specjalnych zniżek na te same towary od Hamburga przez Passau do Rumunji i przyjęto w nim konkurencyjne stawki, tworzące się na tej drodze, uwzględniając zarówno koszta przeładunku, jakoteż opłaty portowe w portach dunajowych i różnicę frachtu morskiego z Hull do Hamburga względnie Gdańska.

Przez wydanie tego Aneksu koleje polskie utorowały taryfowo portom Gdyni i Gdańskowi drogę do całej Rumunji na wszelkie drogocenniejsze towary, gdy dotychczas zasięg polsko-rumuńskiej taryfy portowej nie sięgał dalej niż do linji Brasov — Bukareszt — Giurgiu.

Pozatem zawiera dodatek następujące ważne zmiany: Ogłoszoną z ważnością od 1. XII. 1932 r. refakcję na przewóz drzewa tartego z Rumunji do portów pogłębiono następująco:

Przewidzianą przy przewozie 10.000 ton rocznie refakcję 22 groszy podwyższono na 54 groszy, a przy przewozie 15.000 ton rocznie z 33 groszy na 82 groszy za 100 kg. Przewidziane kontyngenty winny być przewiezione najpóźniej do 31 grudnia 1933 r.

Pozatem wprowadzono ulgę refakcyjną, wynoszącą 49 groszy za 100 kg przy udowodnionym przewozie w ciągu 12-tu miesięcy 15.000 t. makuchów słonecznikowych ze stacyj rumuńskich do portów Gdyni i Gdańsk.

PRZYJAZD S/S „PUŁASKIEGO" Z NOWEGO YORKU.

Dnia 8 bm. przybył do portu gdyńskiego s/s „Pułaski" Linji Gdynia—Ameryka, wioząc 165 pasażerów, 376 worków poczty i 449 t. towarów. Między pasażerami znajdowali się: p. Tadeusz Bujnowski, konsul R. P. z Chicago, ks. Konieczka, misjonarz z Afryki i ks. Miklaszewski z Bridgeport. Statek wypłynął z portu nowojorskiego 24-go lutego br., zawijając po drodze do Halifax.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Poseidon z Gdyni 14. III. — z Gdańska 18. III.
s/s Cieszyn z Gdyni 21. III. — z Gdańska 25. III.
s/s Poseidon z Gdyni 28. III. — z Gdańska 1. IV.

Do Rygi

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Uranus z Gdyni 13. III.
s/s Mercur z Gdyni 20. III.
s/s Uranus z Gdyni 27. III.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska

s/s Ingeborg z Gdyni 18. III.

Do Rotterdamu — Rotterdam

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew z Gdyni 14. III. — z Gdańska 17. III.
s/s Śląsk z Gdyni 21. III. — z Gdańska 24. III.
s/s Tczew z Gdyni 28 III. — z Gdańska 31. III.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Perseus z Gdyni 13. III. — z Gdańska 15. III.
s/s Nereus z Gdyni 16. III. — z Gdańska 18. III.
s/s Ibis z Gdyni 20. III. — z Gdańska 22. III.
s/s Hector z Gdyni 23. III. — z Gdańska 25. III.
s/s Orest z Gdyni 27. III. — z Gdańska 29. III.
s/s Condor z Gdyni 30. III. — z Gdańska 1. IV.

Do Amsterdamu — Amsterdam

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Euterpe z Gdyni 13. III. — z Gdańska 16. III.
s/s Theseus z Gdyni 20. III. — z Gdańska 23. III.
s/s Ibis z Gdyni 27. III. — z Gdańska 30. III.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk z Gdyni 21. III. — z Gdańska 24. III.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Ibis z Gdyni 20. III. — z Gdańska 22. III.
s/s Condor z Gdyni 30. III. — z Gdańska 1. IV.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Alexandra z Gdyni 14. III. — z Gdańska 18. III.
s/s Birgit z Gdyni 18. III. — z Gdańska 22. III.
s/s Indalsaelfven z Gdyni 21. III. — z Gdańska 25. III.
s/s Annemarie z Gdyni 25. III. — z Gdańska 28. III.
s/s Sylt z Gdyni 28. III. — z Gdańska 1. IV.

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Uranus z Gdańska — 18. III.
s/s Mercur z Gdańska — 25. III.
s/s Uranus z Gdańska — 1. IV.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa lub substyt. z Gdańska 13. III. — z Gdyni 16. III.
s/s Warszawa lub substyt. z Gdańska 29. III. — z Gdyni 30. III.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia lub substyt. z Gdańska 22. III. — z Gdyni 23. III.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin z Gdańska 15. III. — z Gdyni 16. III.
s/s Lwów z Gdańska 22. III. — z Gdyni 23. III.

Do Manchester — Liverpool — Swansea

F. G. Reinhold Ltd.

Uwaga: Statek ładuje w Gdyni do zachodnich portów Anglji co 8—10 dni
Notice: Steamer loads at Gdynia for West England about every 8—10 days.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber z Gdyni 15. III. — z Gdańska 18. III.
s/s Magnus z Gdyni 27. III. — z Gdańska 1. IV.
Uwaga: Statki ładują w Gdyni do portów francuskich co 8—10 dni
Notice: Steamers load at Gdynia for France about every 8—10 days

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s I. C. Jacobsen z Gdyni 15. III. — z Gdańska 18. III.
s/s I. C. Jacobsen z Gdyni 22. III. — z Gdańska 25. III.
s/s I. C. Jacobsen z Gdyni 29. III. — z Gdańska 1. IV.
Uwaga: s/s Jacobsen z Gdyni w każdą środę — from Gdynia every Wednesday: z Gdańska w każdy czwartek — from Danzig every Thursday —

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen z Gdańska 25. III. — z Gdyni 27. III.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus z Gdańska 23. III. — z Gdyni 25. III.

Do Malmö — Halmstad — Varberg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ivan z Gdańska 14. III.

Do Lubeki (Lübeck)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen z Gdańska 25. III. — z Gdyni 27. III.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Charkow z Gdyni 22/23. III.

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów. (Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Marocco Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger z Gdańska 16. III. — z Gdyni 16. III.
s/s Melilla z Gdańska 15. IV. — z Gdyni 15. IV.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego
(Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa, Haifa, Izmir)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hemland z Gdyni 22. III. — z Gdańska 23. III.
m/s Gotland z Gdyni 6. IV. — z Gdańska 7. IV.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanyork z Gdyni — 26. III.
s/s Scanmayl z Gdyni — 1. IV.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pulaski z Gdyni 15. III.
s/s Kościuszko z Gdyni — 5. IV.

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Orient z Gdańska — w końcu marca — End of March.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanpenn 18. III.	s/s Scanpenn 2. IV.
s/s Scanstates 25. III.	s/s Scanstates 9. IV.

Linja Gdynia—Ameryka

z Nowego Yorku s/s Pulaski 31. III. — przyjazd do Gdyni 12. IV.
z Nowego Yorku s/s Kościuszko 22. IV. — przyjazd do Gdyni 4. V.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Hamburga s/s Birgit 15. III. — przyjazd do Gdyni 18. III.
z Hamburga s/s Indalsaelfven 18. III. — przyjazd do Gdyni 21. III.
z Hamburga s/s Annemarie 22. III. — przyjazd do Gdyni 25. III.
z Hamburga s/s Sylt 25. III. — przyjazd do Gdyni 28. III.
z Hamburga s/s Kaete 29. III. — przyjazd do Gdyni 1. IV.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu s/s Cieszyn — 17. III.
z Rotterdamu s/s Tczew — 24. III.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu s/s Ibis 14. III. — przyjazd do Gdyni 20. III.
z Rotterdamu s/s Hector 18. III. — przyjazd do Gdyni 23. III.
z Rotterdamu s/s Orest 21. III. — przyjazd do Gdyni 27. III.
z Rotterdamu s/s Condor 25. III. — przyjazd do Gdyni 30. III.
z Rotterdamu s/s Perseus 28. III. — przyjazd do Gdyni 3. IV.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy — s/s Mercur 16. III. — przyjazd do Gdyni 20. III.
z Bremy — s/s Uranus 23. III. — przyjazd do Gdyni 27. III.
z Bremy — s/s Mercur 30. III. — przyjazd do Gdyni 3. IV.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — s/s Cieszyn 15. III.
z Antwerpji — s/s Śląsk 29. III.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji — s/s Ibis 11. III. — przyjazd do Gdyni 20. III.
z Antwerpji — s/s Condor 23. III. — przyjazd do Gdyni 30. III.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. (Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu s/s Warszawa 23. III. — przyjazd do Gdańska 26. III.
z Londynu s/s Warszawa 6. IV

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka (Polish United Baltic Corporation)

Oczekiwane w Gdańsku Expected at Danzig	Oczekiwane w Gdyni Expected at Gdynia
s/s Baltonia 21. III.	s/s Baltonia 23. III.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. (Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull s/s Lwów 16. III. — przyjazd do Gdańska 19. III.
z Hull s/s Lublin 23. III. — przyjazd do Gdańska 26. III.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z — from Bordeaux — La Pallice	z — from Havre — Dunkirk
s/s Magnus — około (about) 10/11. III.	s/s Magnus — około (about) 13/17. III.
s/s Skjold — około (about) 17/18. III.	s/s Skjold — około (about) 22/24. III.
s/s Seine — około (about) 29/30. III.	s/s Seine — około (about) 3/5. IV.

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

from Lisbon about	from Oporto about	at Gdynia about
s/s Algarve 9. III.	—	—
s/s Charkow 12. III.	13. III.	21. III.
s/s Tomsk 22. III.	—	—

Morze Śródziemne — Kopenhaga — Gdynia — Gdańsk
Mediterranean Sea — Copenhagen — Gdynia — Danzig
(Marseilles, Genoa, Leghorn, Naples, Catania, Messina, Palermo, Tarragona, Valencia, Malaga, Cadiz, Tunis, Algiers, Casablanca, Lisbon, Oporto, Madeira).

F. G. Reinhold Ltd.

z — from	s/s Charkow	s/s Ebro
Tarragona		17. III.
Valencia	8. III.	18. III.
Malaga	10. III.	—
Cadiz	—	—
at Gdynia	20. III.	—

Sycylja — Gdynia — Gdańsk
Sicily — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iberia — ładuje (loads) 9/11. III. — przyjazd do Gdyni 28. III.
s/s Albania — ładuje (loads) 23/25. III. — przyjazd do Gdyni 15. IV.

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk
Spain — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mansuria — ładuje (loads) 20/24. III.
s/s Caledonia — ładuje (loads) 27. III. — 1. IV.

Palestyna (Haifa—Jaffa) — Gdynia
Palestine (Haifa—Jaffa) — Gdynia

Svenska Orient Linien — Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Aleksandria	Jaffa	Haifa	Gdynia
m/s Nordland — ładuje (loads)	26. III.	—	—	15. IV.
m/s Blaland — ładuje (loads)	10. IV.	—	—	30. IV.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston Houston	Savannah
m/s Svaneholm	15. III.	25. III.	—
m/s Tortugas	28. III.	5. IV.	—
m/s Vasaholm	8. IV.	15. IV.	21. IV.
m/s Toledo	18. IV.	25. IV.	—
m/s Blankaholm	28. IV.	5. V.	—

Buenos Aires — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	ładuje (loads)	oczekiwany w Gdyni expected at Gdynia
s/s Mercator	w końcu marca End of March	około (about) 10. V.
s/s Bore IX	w połowie kwietnia Middle of April	około (about) 30. V.



COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE PRZEDSIĘBIORSTWEM PAŃSTWOWEM.

Projekt reorganizacji Com. Générale Transatlantique, wysunięty ostatnio przez ministerstwo marynarki handlowej wzbudził liczne komentarze i krytyki w gospodarczej prasie francuskiej. Ponieważ projekt ten ma na celu poddanie Kompanji pod zupełną kontrolę państwa, wywołuje to niepokój w sferach gospodarczych, gdyż istnieje obawa, że w razie przejścia administracji w ręce państwowe, wzrosną deficyty eksploatacyjne, a co za tem idzie i subwencje na ich pokrycie ze skarbu państwa.

W sprawie tej deputowany J. Denais pisze na łamach „Le Réveil Economique", co następuje:

„Ministerstwo marynarki handlowej wykończyło podobno swój projekt reorganizacji Compagnie Générale Transatlantique. Jest czas najwyższy! Senat jeszcze w styczniu zeszłego roku zaznaczył konieczność ukończenia wszystkiego do 30-go czerwca... Ale zdaje się, że od 30-go czerwca Kompanja zdołała zaspokoić wszystkie wymagania, bez konieczności dla państwa udzielenia pomocy z funduszów skarbowych.

Dawni akcjonarjusze zrobili dobry interes: Państwo — Opatrzność anuluje poprostu 279 miljonów franków, które zostały subskrybowane i wpłacone, aby stworzyć kapitał Kompanji.... Akcjonarjusze pocieszą się udziałami, które przyznają im jakieś niepewne prawo do zysków, co do których realności mają prawo być sceptykami.

Dla właścicieli obligacyj stworzono los trochę mniej okrutny: zniosą oni jedynie redukcję 60-procentową, która zostanie zresztą przedstawiona — nie ośmielam się powiedzieć zrekompensowaną — udziałami w zyskach, jak powyżej.

Co do wierzycieli, którzy 31 lipca ub. roku mogli — wspólnie z państwem — domagać 1.706.921.331 franków, zostali oni podzieleni na dobrych i złych. Dobrymi wierzycielami są ci, którzy się zabezpieczyli — ci dopuszczeni zostaną do całej sumy ich wierzytelności — złymi wierzycielami będą ci, którzy mieli zaufanie do lojalności swych dłużników. — stracą oni ¾ swych wierzytelności, za wyjątkiem udzielenia im jakichś akcyj i udziałów w zyskach.

W ten sposób, z 362 milj. obligacyj i 1.706 milj. wierzytelności, przyszła eksploatacja zatrzyma tylko 1.006.297.881 franków, od których zapłaci odsetki w wysokości 3% i które zamortyzuje w ciągu 14 lat — co przedstawia ogólny anuitet w sumie 90 milj. franków.

Ponieważ kapitał obecny będzie anulowany, Towarzystwo nie będzie mogło istnieć, o ile go znowu nie stworzy: projekt zaradza temu, przewidując dla Kompanji kapitał w sumie 180 milj. franków, w akcjach uprzywilejowanych po 300 fr. które zostaną odstąpione państwu za 111.726.500 fr., wierzycielom z gwarancją państwową za 23.464.500 fr. i wierzycielom różnym za 44.809.000 fr.

Ten kapitał papierowy nie dostarczy jednak potrzebnych pieniędzy. W jaki sposób sprostać ciężarom finansowym i niedostateczności wpływów z eksploatacji (60 milj. w r. 1933). Projekt przewiduje, że w ciągu 14 lat budżet państwa subwencjonować będzie Kompanja sumą 150 milj. rocznie, czyli 90 milj. na amortyzację i obsługę długów, a 60 milj. na pokrycie deficytu z eksploatacji. Po 14 latach długi zostaną spłacone i subwencja będzie mogła być zmniejszoną, nie niżej jednak 30 miljonów rocznie. Jest to cudowne i kombinacja zdaje się być zupełnie życiową.

Jak jednak nie zauważyć, że gdyby od czasu wojny Kompanja korzystała z subwencji w sumie 150 milj. rocznie, tytułem odszkodowania za oddane usługi, byłaby obecnie w pełnym okresie rozwoju (en pleine prosporite?)

Tymczasem nasuwa się pytanie: jeżeli deficyt z eksploatacji ustalony na maximum 60 milj. będzie większy, to kto go zapłaci? Nikt inny oczywiście jak państwo, ponieważ udziały jego i wpływ przeważać będą w przyszłem towarzystwie.

Formy towarzystwa handlowego są zachowane, o ile jednak Parlament pójdzie za ministrem Marynarki Handlowej, wówczas zostaniemy obdarzeni flotą państwową, tak jak mamy państwowe linje kolejowe.

Będzie tam kilka miejsc w administracji dla wysokich urzędników, których regulaminy określają jako niezdolnych, z powodu ich wieku, do zajmowania się sprawami publicznemi. Jeżeli eksploatacja nie da spodziewanych wyników, wówczas straty pokryje budżet państwa — i płatnik podatkowy".

Jak widać z powyższego projekt przejęcia Compagnie Générale Transatlantique przez państwo jest silnie atakowany we Francji, ze względu na obawę deficytów, które będą musiały być pokryte z funduszów skarbowych. Słusznym jest również argument, że zamiast wydawać obecnie duże sumy na reorganizację przedsiębiorstwa i brać na siebie ryzyko eksploatacji, która w rękach państwa będzie zawsze gorszą, niż w rękach prywatnych, trzeba było wydatnie subwencjonować Towarzystwo i nie pozwolić mu popaść w obecne trudności, co byłoby pewniejszem i skuteczniejszem użyciem skarbowych pieniędzy na poparcie marynarki handlowej.

Z drugiej strony państwo zmuszone obecnie utrzymać Kompanję i pomóc jej finansowo, przejmując udziały wzamian wierzytelności, powinno zapewnić sobie, we własnym interesie, jaknajwiększą kontrolę i wpływ na administrację oraz eksploatację przedsiębiorstwa. W każdym razie, przyjęcie projektu ministerstwa Marynarki Handlowej przez parlament, oznaczać będzie przejście Cie Gle Transatl. pod bezpośrednią kontrolę państwową.

SUBWENCJE DLA FLOTY AMERYKAŃSKIEJ W 1932 R.

Armatorzy amerykańscy oceniają pomoc finansową, otrzymaną od rządu w formie subwencyj pocztowych w ciągu 1932 roku na 19.164.357 dol. am. Departament Poczt przewiduje na 1933 r. subwencje pocztowe w wysokości 26.725.000 dol. am.

Od roku 1928 zawarto kontrakty na przewóz przesyłek pocztowych z 44 linjami okrętowemi.

Roczne dochody amerykańskich towarzystw okrętowych z tytułu opłat za przewóz towarów wynoszą około 225 miljonów dol. am., w tem uwzględnia się już subwencje w wysokości około 20 milj. dol.

UNIERUCHOMIONY TONAŻ ŚWIATOWY.

Z początkiem bieżącego miesiąca było w świecie ogółem unieruchomionych 13.000.000 Br. R. T. Ponieważ według ostatnich danych Lloyd Register flota światowa liczyła 68.368.000 t. (statki powyżej 100 ton brutto), to unieruchomiony tonaż wynosi około $^1/_5$ całego tonażu światowego.

Poniżej podaje się zestawienie, które ilustruje ilość unieruchomionego tonażu w poszczególnych państwach:

	Ogólny tonaż	Tonaż unieruch.	% unieruch. ton.
Anglja	19.562.000	3.153.000	16
Stany Zjedn.	12.716.000	3.832.000	30
Francja	3.508.000	1.006.000	29
Niemcy	4.143.000	917.000	22
Holandja	2.937.000	782.000	26
Norwegja	4.164.000	705.000	17
Włochy	3.331.000	638.000	19
Szwecja	1.691.000	288.000	17
Hiszpanja	1.250.000	250.000	20
Grecja	1.470.000	240.000	16
Japonja	4.255.000	226.000	5
Danja	1.171.000	186.000	16
Inne kraje	8.150.000	1.193.000	15
Razem	68.368.000	13.416.000	20

RUCH STATKÓW W PORCIE HAMBURSKIM.

W miesiącu lutym zawinęły do portu hamburskiego 1,222 statki o pojemności 1.304.691 N. R. T., podczas gdy w poprzednim miesiącu weszły 1.323 statki o pojemności 1.419.021 N. R. T. W tem było niemieckich 785 statków o pojemności 551.772 N. R. T., angielskich 133, holenderskich 91, norweskich 64, duńskich 54, szweckich 20, amerykańskich 13 i rosyjskich 8. W miesiącu sprawozdawczym opuściły port hamburski 1.314 statki o pojemności 1.311.289 N. R. T.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI.

W miesiącu lutym br. ruch statków w porcie antwerpijskim w dalszym ciągu uległ zmniejszeniu i tak w tym miesiącu weszło do portu 717 statków o pojemności 1.544.268 ton, podczas gdy w tym samym miesiącu ub. r. zawinęło 818 statków o pojemności 1.605.603 ton. W pierwszych dwóch miesiącach br. weszło do portu w Antwerpji 1.501 statków o pojemności 3.229.980 ton, podczas gdy w styczniu i lutym ub. r. zawinęło 1.604 statki o pojemności 3.307.563 ton.

Przyczyn tego spadku obrotów portu antwerpijskiego należy szukać przedewszystkiem w zmniejszeniu przeładunków węgla i rudy żelaznej. Ponadto ostatnie belgijskie ograniczenia importowe przyczyniły się w wielkiej mierze do zmniejszenia obrotów towarowych Antwerpji. W roku bieżącym załadowano w Antwerpji około 30.000 ton zboża, głównie z przeznaczeniem do Czechosłowacji i Węgier. Fracht na przestrzeni Antwerpja-porty Dunaju wynosił 6/— do 6/6 d.

RUCH STATKÓW W BREMIE.

W miesiącu styczniu br. przeszło przez port bremeński 469 statków o pojemności 595.118 ton netto: oznacza to w porównaniu z poprzednim miesiącem spadek o 161 statków o pojemności 41.706 ton netto. W porównaniu ze styczniem ub. r. ruch zmniejszył się o 59 statków, tj. o 14%, pod względem tonażu zaś o 71.112 ton netto, tj. o 17%.

Obroty towarowe pięciu największych portów Wezery wynosiły 412.200 ton, a zatem w porównaniu z grudniem ub. r. zmniejszyły się

o 78.200 ton, tj. o 16%. Import wynosił 227.200 ton, eksport zaś 185.000 ton. W porównaniu ze styczniem ub. r. obroty towarowe zwiększyły się o 19.900 ton, tj. o 5%.

Pod względem bandery ruch statków w styczniu w porcie bremeńskim kształtował się wnastępujący sposób:

Niemcy 441.880 ton netto (74%), Stany Zjednoczone A. P. 39.729 ton netto (6,7%), Holandja 28.943 ton netto (5%) i Anglja 26.164 ton netto (4,4%).

RUCH STATKÓW W PORTACH WŁOSKICH.

W miesiącu styczniu br. zawinęły do portów włoskich 14.405 statki o pojemności 6.498.007 R. T. N. Statki te przywiozły 1.885.036 ton towarów oraz 176.692 pasażerów. Opuściło zaś porty włoskie 14.328 statków o pojemności 6.382.966 ton. Statki te wywiozły 582.274 ton towarów i 174.073 pasażerów.

Odnośne cyfry z 1932 r. były następujące: Przybyło statków 15.207 o pojemności 6.391.300 ton netto, przywożąc 1.826.427 ton towarów oraz 266.348 pasażerów. Wyszły zaś 15.223 statki o pojemności 6.401.681 ton netto, wywożąc 601.914 ton towarów i 256.698 statków.

RUCH STATKÓW W TALLINNIE W 1932 R.

W roku sprawozdawczym zawinęło do portu tallińskiego 1.242 statki o pojemności 734.018 N. R. T., podczas gdy w ubiegłym roku 1.673 statki o pojemności 858.848 N. R. T. W tym samym roku opuściło port 1.263 statków o pojemności 736.264 N. R. T., wobec 1.651 statków o pojemności 848.128 N. R. T.

RUCH PASAŻERSKI W PORCIE HAMBURSKIM W 1932 R.

Ruch pasażerski w porcie hamburskim zmniejszył się w roku sprawozdawczym w porównaniu z 1931 r. o 10,1%. W 1931 r. spadek ten w porównaniu z 1930 r. wynosił 28,9%. W 1932 r. wyjechało i przyjechało przez port hamburski 100.589 osób.

Poniższe zestawienie ilustruje ruch pasażerski w porcie hamburskim w 1930-1932 r.

	1930	1931	1932
na wyjściu	89.343	51.993	44.209
na wejściu	67.955	39.856	56.380
emigranci	34.980	7.541	7.692

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

W SPRAWIE WYKAZU TOWARÓW, DOPUSZCZONYCH DO OBROTU KOMPENSACYJNEGO.

Izba Przemysłowo-Handlowa podaje do wiadomości zainteresowanych, że Ministerstwo Skarbu zewoliło, aby dopuszczone do kompensacyjnego wywozu wyroby włókiennicze (w szczególności wyroby

dziane) oraz maszyny włókiennicze mogły być odprawiane nietylko w urzędach celnych, uprawnionych do wystawiania zaświadczeń o kompensacyjnym wywozie, lecz również w wewnętrznych urzędach z tem jednak, że faktyczny wywóz tych wyrobów winien się odbyć przez jeden z upoważnionych do tego urzędów (Gdynia, Gdańsk-Hafenkanal. Zbąszyń, Zebrzydowice, Śniatyń-Załucze i Turmont).

W SPRAWIE WYWOZU KOMPENSACYJNEGO TOWARÓW WŁÓKIENNICZYCH.

Ministerstwo Skarbu zezwoliło, aby dopuszczone do kompensacyjnego wywozu wyroby włókiennicze (w szczególności wyroby dziane) oraz maszyny włókiennicze mogły być odprawiane do wywozu nietylko w urzędach celnych, uprawnionych do wystawiania zaświadczeń o kompensacyjnym wywozie, lecz również w wewnętrznych urzędach z tem jednak, że faktyczny wywóz tych wyrobów winien się odbyć przez jeden z upoważnionych do tego urzędów (Gdynia, Gdańsk-Hafenkanal, Zbąszyń. Zebrzydowice, Śniatyń. Załucze i Turmont).

SPRAWA KONTROLI TOWARÓW EKSPORTOWANYCH ZAGRANICĘ.

Podczas dokonywania na granicy odprawy celnej towarów, korzystających z zaświadczeń kompensacyjnych, zdarzały się wypadki, że eksportowane wyroby włókiennicze zostały zanieczyszczone i niszczone. Ponieważ eksportowane wyroby zapakowane były w paczkach zawierających w sobie po kilka sztuk, a następnie umieszczane były w bardzo solidnych skrzyniach, zniszczenie mogło nastąpić jedynie przez nieoględne traktowanie towaru na granicy celnej lub też w czasie transportu z Gdyni na skutek nienależytego opakowania towaru i niedostatecznego zabicia skrzyń po dokonaniu rewizji. Konsekwencją tego były dość częste reklamacje odbiorców zagranicznych.

Sprawa ta jest przedmiotem interwencji ze strony sfer gospodarczych w Ministerstwie Skarbu.

W SPRAWIE EKSPORTU WĘGLA POLSKIEGO DO HISZPANJI.

Możliwości zbytu węgla polskiego do Hiszpanji nie mogły być dotychczas należycie wyzyskane, a to głównie skutkiem wysokiego obciążenia celnego przy przywozie węgla polskiego. Tymczasem istnieją podstawy polityczno-handlowe dla wyzyskania istniejących w tym kierunku możliwości. Dzięki umowie uzupełniającej do traktatu handlowego angielsko-hiszpańskiego, Anglja korzysta przy wywozie do Hiszpanji z ulgowego cła przywozowego, wynoszącego $4\frac{1}{2}$ pesetą od tony dla kontyngentu 750 tys. ton rocznie. Natomiast węgiel polski opłaca $7\frac{1}{2}$ peseta od tony. W maju r. 1930 zawarta została pomiędzy Polską a Hiszpanją konwencja handlowa, która jakkolwiek dotychczas nie została przez oba państwa ratyfikowana, tem niemniej częściowo jest stosowana w tym sensie, że obie strony traktują się pod względem celnym na stopie państwa najwięcej uprzywilejowanego. Na podstawie klauzuli tej Polsce winien przypaść w udziale taki sam

kontyngent węgla i na takich samych warunkach celnych, z jakich korzysta Anglja. Jednak Hiszpanja ustępstwo celne dla Anglji traktuje jako preferencję wyłącznie dla Anglji. Niemniej węgiel polski, podobnie. jak i węgiel z innych niż z Anglji krajów, jest faktycznie upośledzony. Gdyby Polska mogła wywozić do Hiszpanji więcej węgla, to mogłaby zwiększyć przywóz z Hiszpanji szeregu artykułów specyficznie południowych.

NOWE UDOGODNIENIA DLA EKSPORTERÓW.

Ministerstwo Spraw Zagranicznych poleciło zwalniać od opłat depozyty przyjmowane przez urzędy polskie zagranicą od eksporterów polskich.

Udogodnienie to ma bardzo duże znaczenie, gdy eksporterzy polscy, w związku z obowiązującą w niektórych państwach reglamentacją obrotu dewizowego nie mogą posiłkować się z dostateczną swobodą bankami i zmuszeni są do deponowania należnych im sum w urzędach polskich zagranicą. Opłaty zaś pobierane za przechowywanie tych depozytów były zbyt wysokie w stosunku do zawieranych tranzakcyj handlowych.

WIADOMOŚCI Z RYNKU BEKONOWEGO.

Ceny bekonów na Giełdzie Londyńskiej w dniu 3 bm. kształtowały się nadal zwyżkowo.

Notowano w sh. za 1 cwt.:

bekon angielski	94—110
„ irlandzki	68— 92
„ kanadyjski	60— 63
„ duński	62— 68
„ holenderski	55— 63
„ estoński	59— 63
„ łotewski	59— 62
„ litewski	55— 62
„ polski	54— 60
„ rosyjski	54— 60
„ szwedzki	61— 64

W porównaniu z notowaniami z poprzedniego tygodnia zwyżka cen kształtowała się następująco: bekon duński zwyżkował o 4—8 sh: szwedzki o 5—6 sh: holenderski o 4—6 sh: **polski o 6—7 sh** i litewski o 6—7 sh. Polskie bekony notowano: w Hull 54—55 sh: w Liverpool 52—57 sh: w Cardiff 57—59 sh. Dowozy w tygodniu sprawozdawczym wyniosły do Londynu ogółem 39.557 cwt., z czego na Danję przypada 26.312; na Szwecję 304: na Holandję 4.135: na Litwę 7.420. W dniach 21/23 lutego br. wysłano z Polski do Anglji ogółem 8.297 balotów, z czego 5.442 bal. z przeznaczeniem do Londynu.

Pomimo wysokich cen bekonu rynek angielski był nadal ożywiony, przy dobrem zapotrzebowaniu i zwyżkowej tendencji.

Polski bekon cieszył się naogół dobrym popytem. Według danych Polskiego Związku Bekonowego, ostatni ubój polski wynosił 19.507 sztuk, co w porównaniu z poprzednim ubojem stanowi zwyżkę o ca. 3.000 sztuk.

W SPRAWIE AMERYKAŃSKICH PRZEPISÓW CELNYCH.

Obserwacja polsko-amerykańskich stosunków handlowych pozwala na stwierdzenie, że nieznajomość dosyć skomplikowanych amerykańskich przepisów celnych wielokrotnie powoduje najrozmaitsze trudności w tym handlu i nieporozumienia z importerem amerykańskim.

Uważając. że znajomość amerykańskich przepisów i procedury celnej winna być pogłębiona — Izba zwraca uwagę eksporterów swego okręgu na wydawnictwo urzędowe pt. „Customs House Guide" (Przewodnik dla Spraw Celnych), będącego przewodnikiem, zawierającym szczegółowe informacje, dotyczące postępowania celnego i taryfy celnej Stanów Zjednoczonych. Przewodnik ten kosztuje 3,50 dol.

SYTUACJA NA RYNKU ZBOŻOWYM W KOPENHADZE.

Ostatni tydzień w m. lutym, wbrew oczekiwaniom, nie przyniósł większego ożywienia, ani też znaczniejszej zwyżki cen na zboże. Kupcy okazują raczej większą chęć sprzedaży niż kupna. Wpływa tu w pewnym stopniu większa ilość podaży w ostatnich dniach. Tendencja ostatnich tygodni ku wzmocnieniu cen zdaje się być obecnie hamowana coraz liczniejszemi względnie tańszemi ofertami na żyto i pszenicę amerykańską La Plata. Duńskie żyto, pszenica i owies z powodu taniości zboża zagranicznego wogóle są prawie bez obrotu na rynku tutejszym. Zboże to w większej swej ilości zostaje użyte przez producentów na paszę.

Z transakcyj na polskie zboże dokonano kilka nieznacznych na żyto po cenie Hfl. 3.60. Oferowany owies w dalszym ciągu nabywców nie znajduje.

Ceny na inne produkty paszy, jak np. kukurydza. nie bacząc na zniżkę wartości Korony duńskiej nie podniosły się.

W SPRAWIE MOŻLIWOŚCI EKSPORTU DO RUMUNJI.

Ostatnio bawiła w Rumunji grupa łódzkich eksporterów włókienniczych celem zbadania możliwości zwiększenia zamierającego wywozu włókienniczego do Rumunji. Według informacji tych eksporterów, na rynku rumuńskim zapanowało ostatnio ożywienie i wzrost zapotrzebowania na towary oraz przędzę. Jak się okazuje zredukowany ostatnio na zarządzeń restrykcyjnych import towarów włókienniczych i przędzy do Rumunji spadł do niezwykle niskiego poziomu, jak zresztą już kilkakrotnie pisaliśmy. Ponieważ rozbudowujące się dopiero włókiennictwo rumuńskie nie jest w stanie w dostatecznej mierze pokryć zapotrzebowania, na rynku rumuńskim istnieje przeto możliwość zbytu towarów włókienniczych. Ze względu na długoletni kontakt, istniejący między eksporterami łódzkimi a Rumunją. kóra w pierwszych latach powojennych pochłaniała przeszło połowę całego wywozu włókienniczego Łodzi — mają być obecnie podjęte odpowiednie kroki, zdążające do ożywienia eksportu na rynek rumuński. przy poparciu przez zainteresowane czynniki.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTU SERÓW DO AFRYKI PÓŁNOCNEJ.

Mimo ograniczenia importu do Algieru i Francji przez ustanowienie kontyngentów, istnieją duże możliwości zbytu serów w Marokko i w Tunisie, do których to krajów przywóz nie podlega specjalnym restrykcjom.

Sezon eksportowy dla serów rozpoczyna się w sierpniu i trwa do końca marca. W innych miesiącach import serów jest niemożliwy ze względu na duże gorąca, niszczące towar. Z serów litewskich większem powodzeniem cieszy się bardziej gatunek „łagodny“ niż „ostry“. Ser winien być zapakowany w skrzynie płaskie i bardzo mocne, zawierające 6 głów sera każda. Głowy serów winne być od siebie oddzielone, aby wzajemnie się nie dotykały. Na skrzyniach należy umieszczać napis: „Craint la chaleur et l'humidité“. Towar powinien być ubezpieczony. Koszty transportu (Cie Générale Transatlantique - Worms & Co) wynoszą około 2 fr. za kg. Opłaty celne nie są wysokie i wynoszą w Algierze około 120 fr. za 100 kg, w Marokko 10% ad valorem.

Ceny oferowane na eksport nie powinny przekraczać zł 2,10 za 1 kg najlepszego gatunku.

W SPRAWIE SKONTYNGENTOWANIA POSZCZEGÓLNYCH ARTYKUŁÓW W HOLANDJI.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, że ukazało się rozporządzenie Ministra Spraw Ekonomicznych i Pracy, przedłużające na dalszy okres siedmiu miesięcy kontyngentowanie importu następujących artykułów:

1) Pończochy i skarpetki skontyngentowano w wysokości 90% przeciętnej z siedmiu miesięcy lat 1930—31, obliczono według wartości.

2) Dywany, chodniki itp. skontyngentowano w wysokości 75% przeciętnej z siedmiu miesięcy lat bazowych 1930/31.

3) Nici skontyngentowano w wysokości 80% przeciętnej z siedmiu miesięcy lat 1930/31.

4) Bielizna stołowa skontyngentowana w wysokości 70% przeciętnej z siedmiu miesięcy lat 1929, 1930-31.

Wymienione powyżej rozporządzenia, przedłużające okres kontyngentowania na dalszych siedem miesięcy, nie przedstawia dla nas specjalnego znaczenia, uniemożliwia ono jednak import wymienionych artykułów głównie z tego powodu, że w latach bazowych albo wcale nie eksportowaliśmy, albo ilości minimalne.

O ile chodzi o pończochy i skarpetki, eksport tego artykułu zaczął się dopiero rozwijać w r. 1932 i rokował dość znaczne nadzieje, wydanie jednak rozporządzenia kontyngentowego nadzieje te przekreśliło. Import pończoch i skarpetek z Polski wynosił w r. 1930, w r 1931 — hfl. 1863, przysługujący nam kontyngent wynosi hfl. 489.

O ile chodzi o dywany i chodniki w latach bazowych z Polski nie importowano. W dziale tym podkreślić należy sukces Konsulatu R. P. w Amsterdamie, dzięki któremu władze celne holenderskie traktują kilimy polskie nie jako chodniki, lecz jako ozdoby na ścianę.

Podobnie przedstawie się sytuacja w dziale nici i bielizny stołowej, gdzie w latach bazowych z Polski nie importowano, podówczas bowiem cały nasz wysiłek skierowany był na eksport konfekcji i dopiero z chwilą wprowadzenia kontyngentów zainteresowali się nasi eksporterzy innymi artykułami.

KRYTYKA BELGIJSKICH ZARZĄDZEŃ KONTYNGENTOWYCH.

Rząd belgijski postanowił wymierzyć podatek od nadmiernych zysków z tytułu skontyngentowania wwozu pewnych artykułów. Jak wiadomo w Belgji pozwolenia wwozowe udzielane są tym importerom belgijskim, którzy mogą się wykazać, że w najbliższej przeszłości byli zaangażowani w imporcie artykułów skontyngentowanych.

Powyższe zarządzenie natury fiskalnej nie daje satysfakcji pewnym niezadowolonym obywatelom belgijskim. Twierdzą oni, że państwo nie ma potrzeby ani prawa gwarantować komukolwiek kontyngentowania działalności gospodarczej. Jest rzeczą niedopuszczalną, ażeby państwo wychodziło z założenia, że ponieważ dotychczas ktoś był zaangażowany w pewnej działalności, to będzie on mógł na przyszłość nie tylko wykonywać tą działalność, ale ją monopolizować, a to dzięki tej okoliczności, że państwo postanowiło nie dopuszczać nowych konkurentów do liczby uprzywilejowanej kategorji importerów.

Celem wyjścia z tego stanu przywilejowania pewnych importerów, niezadowoleni proponują wprowadzić przetarg na pozwolenia wwozowe.

Jak twierdzą ci ostatni, w obecnych warunkach, nawet przy stosowaniu powyższego podatku, posiadacze pozwoleń uzyskują niegodziwe zyski. A więc posiadacz pozwolenia wwozu na 1.300 świń miesięcznie, zarabia 305.000 fr. czystego zysku. Podobno różnica w cenie między 75-kilogramowym wieprzem krajowym a wieprzem importowanym identycznej wagi wynosi 310,— fr. po odjęciu opłaty w wysokości 75.— fr. daje 235,— fr. czystego zysku. Cena krajowego wieprza powyższej wagi wynosi 846,— fr., a importowanego 536 fr.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

W SPRAWIE ZNIŻEK KOLEJOWYCH.

W ciągu ostatnich dwu miesięcy Ministerstwo Komunikacji wprowadziło w życie szereg zniżek w towarowej taryfie kolejowej. Cały plan tych zniżek wszedł pod obrady ostatniego posiedzenia Komitetu Ekonomicznego, jako łączący się z ogólną akcją rządu, zmierzającą do potanienia z jednej strony cen artykułów przemysłowych, z drugiej zaś — zmniejszenia kosztów budowy. Obliczenia, dokonane na podstawie wprowadzonych ostatnio oraz w ciągu całego ub. r. zniżek w taryfach kolejowych, wykazują, że obniżą one wydatki rolnictwa, przemysłu i handlu na przewozy kolejowe na kwotę przeszło 40 miljonów złotych rocznie.

ZMIANY W TARYFACH KOLEJOWYCH.

W spisie towarów, które kolej ma prawo przewozić w wagonach otwartych, skreślono fryzy, klepki i dna beczkowe, które zatem przewożone będą w wagonach krytych bez pobierania za to dodatku 10%-wego.

W wypadkach przeciążenia wagonu, oprócz dopłaty, wynoszącej sześciokrotną należność przewozową za nadwyżkę wagi na odległość od stacji nadania do stacji przeznaczenia, wprowadzono dalszą dopłatę, wynoszącą 20 gr od 100 kg.

W SPRAWIE TARYF KOLEJOWYCH NA WYWÓZ DRZEWA DO NIEMIEC.

Jako załącznik do Nr. 6 Dziennika Taryf Kolejowych z ważnością od 1 lutego br. ogłoszona została tabela do taryf polsko-niemieckiego Związku Kolejowego, zawierająca nowe przerachowane stawki uwzględniające obniżenie taryf eksportowych krajowych podług p. 3. taryfy wyjątkowej D. 1.

Odnosi się to do przewozu niektórych sortymentów drzewnych, a mianowicie materjały tarte, papierówka, kloce i dłużyce z wyjątkiem olszowych i osikowych, żerdzie i tyki.

W ten sposób odpadły komplikacje, związane z uzyskaniem ulg przewidzianych w p. 3 tar. wyj. D. 1., które do dnia 28 grudnia 1932 r. polegały na konieczności starania się o refakcje, a po tym terminie na nadawaniu przesyłek według taryfy łamanej. Na podstawie nowo ogłoszonej tabeli przerachowania nie ma żadnych komplikacyj przy korzystaniu ze zniżek eksportowych do Niemiec, gdyż zniżki są już uwzględnione wprost przy nadawaniu towaru według taryfy związkowej.

Ministerstwo Komunikacji wydało już dyrekcjom okręgowym P. K. P. zarządzenia odnośnie zwrotu różnic za opłacony fracht w czasie od 28 grudnia 1932 r. do 1 lutego 1933 r., tj. od chwili zniesienia refakcji za przesyłki nadawane według polsko-niemieckiej taryfy związkowej do wejścia w życie nowej tabeli przerachowania. Różnice te jednak są zwracane tylko w postępowaniu reklamacyjnem.

WPROWADZENIE KILKAKROTNEGO WYWOŁYWANIA ABONENTÓW PRZY ROZMOWACH MIĘDZYMIASTOWYCH.

Minister Poczt i Telegrafów wprowadził dla telefonicznych rozmów międzymiastowych — obowiązek kilkakrotnego wywoływania abonentów w tych wypadkach, gdy nie odpowiadają oni na pierwsze wywołanie centrali. Kilkakrotne wywoływanie ma się odbywać w sposób następujący: stwierdziwszy, że wzywany abonent nie odpowiada — centrala zawiadamia o tem abonenta zamawiającego, zapytując go, czy życzy sobie zgłoszoną rozmowę przeprowadzić później (tj. z chwilą, gdy wzywany abonent odpowie na późniejsze sygnały), czy też zamówienie ma być skreślone. Jeśli abonent zamawiający rezygnuje z rozmowy, wówczas centrala zamówienie skreśla. O ile natomiast zamawiający rozmowę wyrazi chęć przeprowadzenia jej później, wówczas centrala obowiązana jest powtórzyć trzykrotnie wywo-

ływanie abonenta: mniejwięcej po upływie kwadransa, pół godziny i godziny po pierwotnem wywoływaniu. Jeśli pomimo to nawet czwarte wywołanie nie da pożądanego wyniku, wówczas centrala zawiadomienie skreśla ostatecznie, zawiadamiając o tem zamawiającego rozmowę.

Za kilkakrotne wywoływanie abonenta nie są pobierane żadne dodatkowe opłaty.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

W SPRAWIE ULGOWYCH TARYF OSOBOWYCH NA KOLEJACH FRANCUSKICH DLA AGENTÓW HANDLOWYCH.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, iż agenci handlowi we Francji mogą korzystać z ulgowych taryf osobowych na kolejach tak państwowych jak i prywatnych, w następujących wypadkach:

1) Muszą posiadać zawodową kartę tożsamości, ustanowioną przepisami z dnia 8. X. 1919 i 2. VIII. 1927.

2) Muszą być na usługach firm legalnie zainstalowanych we Francji.

Agenci, czyniący zadość powyższym wymaganiom, mają prawo otrzymać za połowę ceny normalnej, tak zwaną „specjalną kartę abonamentową", na zasadzie której korzystają z 50% zniżki kolejowej. Zaznaczyć wypada, że we Francji każdy może nabyć kartę abonamentową roczną, uprawniającą do 50% zniżki: cena jej wynosi w drugiej klasie 937 franków. Ulga dla agentów handlowych polega więc na tem, iż opłacają za nią tylko 468 franków. Pozatem przysługuje im jeszcze prawo do zniżki bagażowej dla przewożonych próbek towarów.

Karta abonamentowa ważna jest na wszystkich linjach kolejowych niezależnie od tego, która kompanja, państwowa czy też prywatna ją wydała.

Przy podaniu agenta należy załączyć deklarację reprezentowanego przezeń przedsiębiorstwa, stwierdzającą, że wykonywuje on swój zawód w sposób stały. Deklarację tą wizuje uprzednio komisarjat policji. Izba Handlowa, operująca na terenie firmy, która zatrudnia danego agenta oraz jedna ze stacji kolejowych danego okręgu handlowego.

W SPRAWIE INKASOWANIA NALEŻNOŚCI PRZEZ POCZTĘ.

Ministerstwo Poczt i Telegrafów wprowadza w najbliższym czasie inowację, mającą na celu ułatwienie ściągania drobnych wierzytelności za pośrednictwem poczty.

Inowacja ta polega na tem, że każdy wierzyciel, który chce odebrać od swego dłużnika kwotę nie wyższą niż 30 zł. wykupiłby za cenę 30 groszy odnośny kwestjonarjusz, na którym wyszczególniłby odnośną sumę i adres dłużnika, poczem organa pocztowe zainkasowałyby należność, zwracając ją wierzycielowi.

Zdaniem sfer gospodarczych. inowacja ta może mieć dość duże znaczenie dla licznych przedsiębiorstw sprzedaży ratalnej. Za cenę bowiem 30 gr. tj. tyle, ile kosztuje znaczek pocztowy. mogą one bez posługiwania się inkasentem, który kosztuje znacznie drożej, zwracać się do dłużników za pośrednictwem listonoszy i zainkasować należność.

DELEGAT HANDLOWY BRAZYLJI W POLSCE.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu podaje do wiadomości. że p. Francisco Ebling został mianowany delegatem handlowym Brazylji w Polsce.

Jest to godność honorowa, bez przywilejów dyplomatycznych. Zadaniem delegata handlowego jest informowanie własnego Ministerstwa Przemysłu i Handlu o sytuacji gospodarczej Polski i możnosciach handlowych pomiędzy obu krajami.

SŁOWIAŃSKIE BIURO HANDLOWO-INFORMACYJNE.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, że dnia 21 lutego br. powstała firma „Słowiańskie Biuro Handlowo-Informacyjne" Sp. z ogr. odp. Warszawa, Krakowskie Przedmieście 9 m. 6. Zadaniem powyższej placówki będzie propaganda zbliżenia kulturalno-ekonomicznego Polski, Czechosłowacji i Jugosławji oraz realizacja tego zbliżenia na terenie wymienionych państw.

MIESIĘCZNE ZEBRANIE ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU TOW. KUPIECKICH NA POMORZU.

W dniu 2 marca 1933 r. odbyło się w Centrali Związku w Grudziądzu zwykłe miesięczne zebranie Zarządu Głównego. Na wstępie wysłuchano sprawozdania z Okręgowego Zjazdu w Lubawie, który uważać należy za udaną propagandę w powiecie lubawskim.

Głównym punktem obrad było sprawozdanie Prezydjum z konferencji skarbowej, odbytej w dniu 22 lutego br. w Izbie Skarbowej, pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Kossjora oraz poszczególnych naczelników i referentów. Konferencja miała na celu wyjaśnienie szeregu wątpliwości w różnych zagadnieniach skarbowych oraz zapoznanie Izby z opinją Związku w najważniejszych postulatach gospodarczych. Dzięki życzliwemu stanowisku Izby Skarbowej udało się w całym szeregu zagadnień uzgodnić zapatrywania obustronne, a szereg spraw zależnych od Ministerstwa postanowił Zarząd Główny kontynuować na terenie Ministerstwa bezpośrednio. Konferencję zakończył Prezes Izby zapewnieniem, że Izba w ramach ustawy dużą przykłada wagę do zgodnej z kupiectwem i naczelną jego organizacją współpracy.

Sprawozdanie Prezesa Związku wywołało dłuższą dyskusję. w której zabierali głos pp.: Chmurzyński (Chełmno), Hamerski (Toruń), Korzeniewski (Grudziadz) Kaźmierski (Chojnice), Długoński (Starogard), Jentkiewicz (Nowemiasto), Łobocki (Gdynia) i Braun (Świecie).

Przy następnym punkcie Zarząd Główny przyjął do zatwierdzającej wiadomości sprawozdanie Prezesa Związku o zajętem przez Centralę stanowisku w sprawie ostatniej uchwały, dotyczącej nieprzenoszenia żadnych urzędów w okresie kryzysu.

Dłuższą dyskusję wywołała sprawa ceny prądu elektrycznego, gazu i wody oraz ustalono nowe linje wytyczne dla tej akcji, którą zakomunikuje się Towarzystwom Związkowym specjalnym okólnikiem.

Następnie uchwalono pełnomocnictwo dla Prezydjum Centrali w nominowaniu wizytatorów okręgów związkowych także z pośród wybitniejszych działaczy kupieckich, nie wchodzących w skład Zarządu Głównego.

Wkońcu wysłuchano i zatwierdzono sprawozdanie z drugiej w tym roku wizytacji Towarzystw w Wejherowie, Kartuzach, Pelplinie, Gniewie, Skórczu i Czersku. Stan wszystkich Towarzystw dobry, oprócz Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Gniewie, które ze względu na likwidację Starostwa i Urzędu Skarbowego — znacznie podupadło.

SPRAWY PODATKOWE

PODATKI PŁATNE W MARCU.

Ministerstwo Skarbu przypomina płatnikom podatków bezpośrednich, że w m-cu marcu 1933 r. płatne są następujące podatki:

Do dnia 15 marca br. — zaliczka miesięczna na podatek przemysłowy, w wysokości podatku, przypadającego od obrotu, osiągniętego w m-cu lutym br. przez przedsiębiorstwa handlowe I i II kategorji i przemysłowe I—V kategorji, prowadzące prawidłowe księgi handlowe, oraz przez przedsiębiorstwa sprawozdawcze;

do dnia 15 marca br. — zaliczka kwartalna na podatek przemysłowy od obrotu za IV kwartał 1932 r., przypadająca od pozostałych płatników podatku przemysłowego, niewymienionych w poprzednim ustępie;

Podatek dochodowy od uposażeń służbowych, emerytur i wynagrodzeń za najemną pracę — w terminie do dni 7 po dokonaniu potrącenia podatku;

do dnia 15 marca br. — zaliczka miesięczna na poczet nadzwyczajnego podatku od dochodu osiągniętego przez notarjuszy (rejentów), pisarzy hipotecznych i komorników w m-cu lutym br.;

do dnia 15 marca br. — wpłata ¼ części różnicy w podatku dochodowym od uposażeń służbowych, wynikających z kumulacji uposażeń otrzymanych w ciągu 1932 r. od różnych służbodawców;

do dnia 31 marca br. — opłaty od schowków (safesów), pobrane na rzecz bezrobotnych przez przedsiębiorstwa dające w najem schówki w m-cu lutym 1933 r.

do dnia 15 marca br. — wpłata przez producentów żarówek elektrycznych opłat na rzecz bezrobotnych od żarówek, sprzedanych na rynku wewnętrznym w m-cu lutym 1933 r.

Ponadto płatne są w marcu br. zaległości odroczone lub rozłożone na raty z terminem płatności w marcu br., tudzież podatki, na które płatnicy otrzymali nakazy płatnicze również z terminem płatności w tym miesiącu.

NADZWYCZAJNA DANINA MAJĄTKOWA.

Z uwagi na fakt, iż wbrew zastrzeżeniom sfer gospodarczych, projektowane jest, celem zapewnienia skarbowi doraźnych wpływów, wzamian stałego podatku majątkowego, przy uchyleniu dotychczasowego podatku majątkowego, nowe dodatkowe obciążenie, Związek Izb Przemysłowo-Handlowych uważa, iż ze stanowiska życia gospodarczego najmniej szkodliwą formą poboru byłoby wprowadzenie nadzwyczajnej jednorazowej daniny i następujące jej rozłożenie:

1) powiększenie zasadniczego podatku gruntowego o 30%,
2) powiększenie podatku od nieruchomości o 10%,
3) pobranie od przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych oraz wolnych zawodów ½ pro mille od obrotu, który stanowił podstawę prawomocnego wymiaru za rok 1931, o ile roczny obrót przekraczał 10.000 złotych.

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE

SALDO CZYNNE W BILANSIE HANDLOWYM POLSKI W R. 1932 I ROLA PRZEMYSŁU W TEJ DZIEDZINIE.

Ze strony sfer gospodarczych oświetlają powyższe zagadnienie w sposób następujący:

„W r. 1932 wywóz osiągnął wartość zł 1.084 milj., przywóz zaś zł 862 milj.. przewyżka wyniosła 222 milj. zł.

Powstała ona z przewyżki eksportu nad importem zarówno produktów rolniczych, jak i przemysłowych. Saldo dodatnie rolnicze wyniosło zł 188 milj. zł, przemysłowe zł 164 milj. zł.

Jak widzimy, różnica między niemi jest stosunkowo nieznaczna i trudno mówić, jak to się często zdarza, o jakiejś przewadze rolnictwa nad przemysłem w znaczeniu jego dla eksportu.

Co więcej, jeżeli zwrócimy uwagę na dane, dotyczące samego wywozu, to przekonamy się, że wywóz przemysłowy bez mała dwukrotnie przewyższył rolny. Ten ostatni osiągnął wartość 402 miljonów, gdy tamten 782 milj. Ogromna, przemożna ważność przemysłu dla bilansu handlowego występuje tutaj wyraźnie.

Zaznaczyć musimy, że przy grupowaniu powyższych danych liczbowych zaliczoną została do działu przemysłowego również wytwórczość, pracująca na surowcach rolniczych, jak produkcja cukru, spirytusu, wódek, piwa, drożdży itp.

Jeżeli salda obu gałęzi produkcji krajowej, jak widzieliśmy, prawie się zrównały, jeżeli przemysł przy tak przerastającym rolnictwo eksporcie wykazał saldo handlowe zmniejszone, pochodzi to stąd, że import przemysłowy był znaczny.

Ale import ten był tak znaczny głównie dlatego, że zawiera on surowce, potrzebne dla fabrykacji oraz maszyny i narzędzia. Ten charakter importu jest dla życia gospodarczego niewątpliwie korzystny — zwłaszcza, jeśli go zestawimy z importem rolnym, par exellence konsumcyjnym".

TARGI I WYSTAWY

MIĘDZYNARODOWE TARGI W LUBLANEJ (JUGOSŁAWJA).

Międzynarodowe Targi w Lublanej (Jugosławja) odbędą się od 3—12 czerwca br. Na targach tych Polskie Biuro Centralne dla Wystaw i Targów Europejskich urządza „Dział Polski". Firmy, reflektujące na ewentualny udział w powyższych targach, zechcą głosić się do biura Izby.